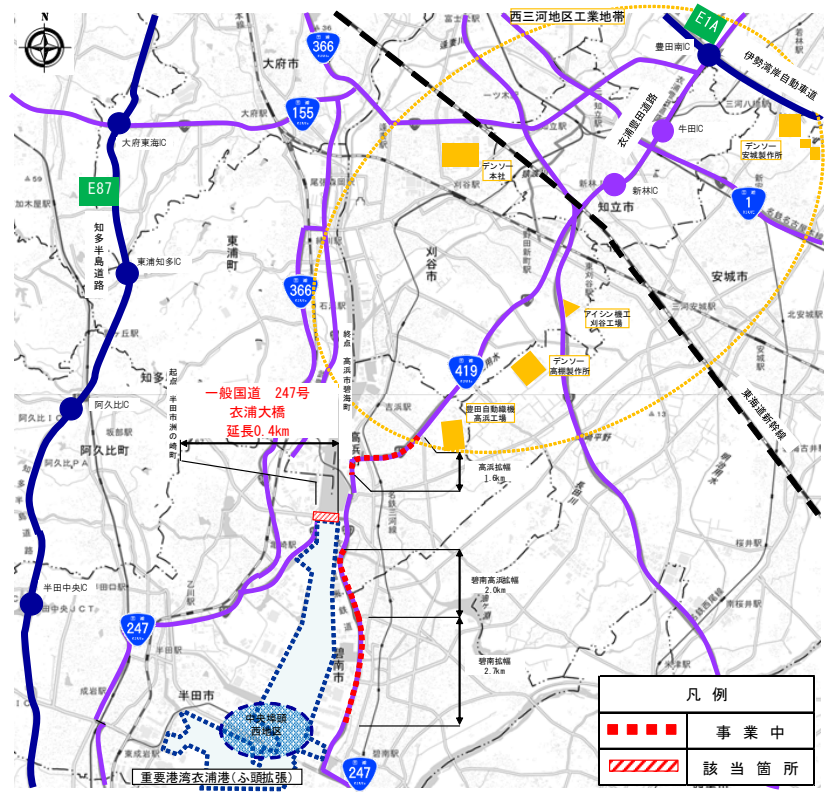
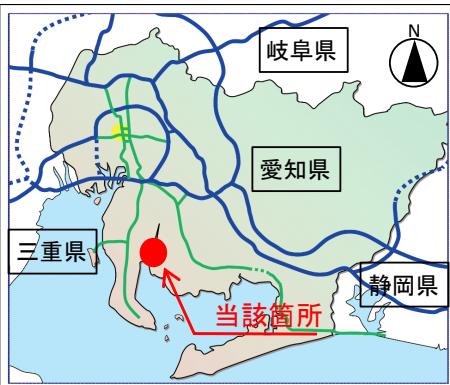


## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：奥村 康博

事業名	空港・港湾等アクセス道路 一般国道247号 衣浦大橋	事業区分	一般国道	事業主体	愛知県						
起終点	自：愛知県半田市洲の崎町 至：愛知県高浜市碧海町	延長	0.4 km								
事業概要											
<p>一般国道247号は、名古屋市熱田区から豊橋市に至る延長約17.3kmの路線であり、伊勢湾岸自動車道などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域交流を促進させる重要な路線である。また第1次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な区間の一部であるが、慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>このため、混雑の緩和と伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港とのアクセス向上を目的とし、衣浦大橋左折専用橋を整備するものである。</p>											
H27年度事業化	—			H27年度工事着手							
全体事業費	約4.8億円	事業進捗率	約4.6%	供用済延長	— km						
計画交通量	39,900台/日										
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体) 1.7</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業/事業全体) 23/49 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業) 3.5</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(事業費：22/48億円 維持管理費：0.87/0.87億円)</td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.7	総費用 (残事業/事業全体) 23/49 億円	(残事業) 3.5	(事業費：22/48億円 維持管理費：0.87/0.87億円)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業/事業全体) 80/80億円</td> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年：令和元年度</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(走行時間短縮便益：51/51 億円 走行経費減少便益：23/23 億円 交通事故減少便益：6.6/6.6 億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益 (残事業/事業全体) 80/80億円	基準年：令和元年度	(走行時間短縮便益：51/51 億円 走行経費減少便益：23/23 億円 交通事故減少便益：6.6/6.6 億円)		
B/C (事業全体) 1.7	総費用 (残事業/事業全体) 23/49 億円										
(残事業) 3.5	(事業費：22/48億円 維持管理費：0.87/0.87億円)										
総便益 (残事業/事業全体) 80/80億円	基準年：令和元年度										
(走行時間短縮便益：51/51 億円 走行経費減少便益：23/23 億円 交通事故減少便益：6.6/6.6 億円)											
感度分析の結果											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.5~1.8(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=3.1~3.8(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)</td> <td>事業費：B/C=3.2~3.9(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=3.4~3.6(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量：B/C=1.5~1.8(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=3.1~3.8(交通量 ±10%)	事業費：B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)	事業費：B/C=3.2~3.9(事業費 ±10%)	事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)	事業期間：B/C=3.4~3.6(事業期間±20%)
(事業全体) 交通量：B/C=1.5~1.8(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量：B/C=3.1~3.8(交通量 ±10%)										
事業費：B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)	事業費：B/C=3.2~3.9(事業費 ±10%)										
事業期間：B/C=1.6~1.7(事業期間±20%)	事業期間：B/C=3.4~3.6(事業期間±20%)										
事業の効果等											
<ul style="list-style-type: none"> <li>・衣浦港臨海地区の自動車産業等のモノづくり拠点と西三河陸地区に広がる生産拠点とを結ぶアクセス道路の慢性的な混雑を緩和する。</li> <li>・第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上を図る事業である。</li> </ul>											
関係する地方公共団体等の意見											
地元自治体（高浜市・半田市）、衣浦大橋整備促進期成同盟会（知多地区市町・西三河地区市町）、より整備促進を要望されている。											
事業評価監視委員会の意見											
・「事業継続」することは「妥当」である。											
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等											
衣浦港の貿易額が増加傾向にあること、周辺市町の製造品出荷額が増加傾向にあることから、依然として事業実施の必要性は高い。											
事業の進捗状況、残事業の内容等											
・用地取得は不要であり、事業進捗率は約4.6%である。											
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等											
・早期完了を目指し、橋梁工事を推進していく。											
施設の構造や工法の変更等											
・最新技術を活用した新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。											
対応方針	事業継続										
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。										

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。